ORDONANȚA CURȚII (Camera a opta)

27 ianuarie 2026*

[Text îndreptat prin Ordonanța din 20 mai 2026]

„Trimitere preliminară – Articolul 99 din Regulamentul de procedură al Curții – Răspuns care nu lasă loc niciunei îndoieli rezonabile – Răspuns care poate fi în mod clar dedus din jurisprudență – Rețeaua transeuropeană de transport – Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 – Infrastructura de transport rutier – Articolul 19 litera (d) – Spații de parcare – Articolul 39 alineatul (2) litera (c) – Zone de odihnă – Regulamentul (CE) nr. 561/2006 – Articolul 8a – Informații privind spațiile de parcare sigure și securizate – Reglementare națională care interzice construirea de spații de servicii aferente rețelei de autostrăzi, inclusiv spații de parcare securizate, pe terenuri proprietate privată – Articolul 56 TFUE – Inaplicabilitate – Situație pur internă”

În cauza C-439/25,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Curtea de Apel Timișoara (România), prin decizia din 10 iunie 2025, primită de Curte la 4 iulie 2025, în procedura

[Astfel cum a fost îndreptat prin Ordonanța din 20 mai 2026] **OMV Petrom Marketing SRL**

împotriva

Companiei Naționale de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA,

Mihai Kocsik,

Maria Kocsik,

CURTEA (Camera a opta),

compusă din doamna O. Spineanu-Matei, președintă de cameră, și domnii N. Piçarra (raportor) și N. Fenger, judecători,

avocat general: domnul A. Rantos,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere decizia luată, după ascultarea avocatului general, de a se pronunța prin ordonanță motivată, în conformitate cu articolul 99 din Regulamentul de procedură al Curții,

* Limba de procedură: româna.

pronunță prezenta

Ordonanță

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea considerentului (6), a articolului 19 litera (d) și a articolului 39 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE (JO 2013, L 348, p. 1), a articolului 8a din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului (JO 2006, L 102, p. 1, Ediție specială, 05/vol. 8, p. 214), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020 (JO 2020, L 249, p. 1) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 561/2006”), precum și a articolului 56 TFUE.

2 [Astfel cum a fost îndreptat prin Ordonanța din 20 mai 2026] Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între OMV Petrom Marketing SRL (denumită în continuare „OMV”), pe de o parte, și Compania Națională de Administrare a Infrastructurii Rutiere SA (România) (denumită în continuare „CNAIR”), precum și domnul Mihai Kocsik și doamna Maria Kocsik, pe de altă parte, în legătură cu validitatea unor acte administrative prin care CNAIR a aprobat construirea, pe terenuri proprietate privată situate în zona autostrăzii A1, în comuna Pecica (România), a unei parcări securizate, a unei stații de alimentare cu carburanți, a unei stații de încărcare rapidă pentru mașini electrice și a unei zone de cazare cu servicii.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

Dreptul primar

3 Potrivit articolului 56 primul paragraf TFUE, sunt interzise restricțiile privind libera prestare a serviciilor în cadrul Uniunii Europene cu privire la resortisanții statelor membre stabiliți într-un alt stat membru decât cel al beneficiarului serviciilor.

Regulamentul nr. 561/2006

4 Articolului 8a din Regulamentul nr. 561/2006 prevede:

„(1) Comisia [Europeană] se asigură că informațiile privind spațiile de parcare sigure și securizate sunt ușor accesibile conducătorilor auto care efectuează operațiuni de transport rutier de mărfuri și de persoane. Comisia publică o listă a tuturor spațiilor de parcare care au fost certificate, pentru a le asigura conducătorilor auto următoarele condiții adecvate:

– detectare și prevenire a accesului neautorizat;

– iluminat și vizibilitate;

– puncte de contact și proceduri pentru situații de urgență;

– instalații sanitare adecvate atât pentru bărbați, cât și pentru femei;

– posibilități de achiziționare a alimentelor și băuturilor;

– conexiuni care permit comunicarea;

– sursă de alimentare (electrică).

Lista acestor spații de parcare se pune la dispoziție pe un site web oficial unic, actualizat periodic.

[…]

(3) Toate spațiile de parcare care au fost certificate pot să indice că sunt certificate în conformitate cu standardele și procedurile Uniunii.

În conformitate cu articolul 39 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul [nr. 1315/2013], statele membre încurajează crearea de spații de parcare pentru utilizatorii de vehicule comerciale.

[…]”

Regulamentul nr. 1315/2013

5 Regulamentul nr. 1315/2013 a fost abrogat de la 18 iulie 2024, în temeiul articolului 68 din Regulamentul (UE) 2024/1679 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iunie 2024 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport, de modificare a Regulamentelor (UE) 2021/1153 și (UE) nr. 913/2010 și de abrogare a Regulamentului (UE) nr. 1315/2013 (JO L, 2024/1679). Având în vedere data faptelor din litigiul principal, el rămâne, cu toate acestea, aplicabil *ratione temporis* acestui litigiu.

6 Considerentul (6) al Regulamentului nr. 1315/2013 enunță:

„Politica în domeniul rețelei transeuropene de transport trebuie să țină seama de evoluția politicii în materie de transporturi și de dreptul de proprietate asupra infrastructurilor. Statele membre sunt în continuare principala entitate responsabilă de construirea și întreținerea infrastructurilor de transport. Cu toate acestea, și alte entități, inclusiv partenerii din sectorul privat, au căpătat un rol important în ceea ce privește implementarea unei rețele transeuropene de transport multimodale și investițiile conexe, inclusiv autoritățile regionale și locale, administratorii de infrastructură, concesionarii sau autoritățile portuare sau aeroportuare.”

7 Articolul 1 din acest regulament, intitulat „Obiect”, prevedea la alineatul (1):

„Prezentul regulament stabilește orientări pentru crearea unei rețele transeuropene de transport care cuprinde o structură pe două niveluri, care constă într-o rețea globală și o rețea centrală stabilită pe baza rețelei globale.”

8 Articolul 19 din regulamentul menționat, intitulat „Priorități pentru dezvoltarea infrastructurii rutiere”, avea următorul cuprins:

„În promovarea proiectelor de interes comun legate de infrastructura rutieră și în plus față de prioritățile generale stabilite la articolul 10, se acordă prioritate următoarelor aspecte:

[…]

(d) asigurarea unui spațiu de parcare adecvat pentru utilizatorii vehiculelor comerciale, oferind condiții corespunzătoare de siguranță și securitate.

[…]”

9 Articolul 39 din același regulament, intitulat „Cerințe de infrastructură”, prevedea la alineatul (2):

„Infrastructura rețelei centrale îndeplinește toate cerințele prevăzute la capitolul II. Mai mult, infrastructura rețelei centrale îndeplinește și următoarele cerințe, fără a aduce atingere alineatului (3):

[…]

(c) pentru infrastructura de transport rutier:

[…]

– înființarea pe autostradă a unor zone de odihnă, la fiecare aproximativ 100 [de kilometri (km)], în conformitate cu necesitățile societății, ale pieței și cu cele privind mediul înconjurător, cu scopul, printre altele, de a oferi un spațiu de parcare corespunzător utilizatorilor de vehicule comerciale, în condiții corespunzătoare de siguranță și securitate;

[…]”

Dreptul român

10 Articolul 2 alineatele (1)-(3) din Ordonanța Guvernului nr. 43/1997 privind regimul drumurilor din 28 august 1997 (republicată în *Monitorul Oficial al României*, Partea I, nr. 237 din 29 iunie 1998), în versiunea aplicabilă litigiului principal (denumită în continuare „OG nr. 43/1997”), prevede:

„(1) Drumurile fac parte din sistemul național de transport.

(2) Drumurile sunt căi de comunicație terestră special amenajate pentru circulația vehiculelor și pietonilor.

(3) Fac parte integrantă din drum: […], locurile de parcare, oprire și staționare […], spațiile de serviciu sau control […]”

11 Articolul 6 alineatul (1) litera a) din OG nr. 43/1997 prevede:

„(1) Drumurile de interes național aparțin proprietății publice a statului și cuprind drumurile naționale, care asigură legăturile cu capitala țării, cu reședințele de județ, cu obiectivele de interes național, între ele, precum și cu țările vecine, și pot fi clasificate ca:

a) autostrăzi – drumuri de mare capacitate și viteză, rezervate exclusiv circulației autovehiculelor, care nu deservesc proprietățile riverane, prevăzute cu două căi unidirecționale separate printr-o zonă mediană având cel puțin două benzi de circulație pe sens și bandă de staționare de urgență, cu intersecții denivelate și acces limitat, intrarea și ieșirea autovehiculelor fiind permise numai în locuri special amenajate;”

Litigiul principal și întrebările preliminare

12 În perioada iulie 2020-decembrie 2021, CNAIR a adoptat mai multe acte de aprobare a construirii pe două terenuri proprietate privată care le aparțineau domnului și doamnei Kocsik, situate în zona autostrăzii A1, în comuna Pecica, a unor spații de servicii care includeau o parcare securizată, o stație de alimentare cu carburanți, stații de încărcare rapidă pentru mașini electrice și o zonă de cazare cu servicii.

13 La 15 decembrie 2021, primarul comunei Pecica le-a acordat domnului și doamnei Kocsik autorizațiile de construire pentru aceste spații.

14 [Astfel cum a fost îndreptat prin Ordonanța din 20 mai 2026] La 17 decembrie 2021, domnul și doamna Kocsik au vândut OMV terenurile în discuție și i-au transferat toate drepturile care rezultă din autorizațiile aferente acestora. Devenită proprietara acestor terenuri, OMV a început construirea spațiilor menționate conform autorizațiilor emise.

15 [Astfel cum a fost îndreptat prin Ordonanța din 20 mai 2026] În luna aprilie 2022, CNAIR a depus o cerere de chemare în judecată a domnului și a doamnei Kocsik având ca obiect, pe de o parte, anularea avizelor, a acordurilor și a autorizațiilor pe care le-a emis în favoarea acestora în legătură cu construirea spațiilor respective, precum și a tuturor actelor adoptate în acest temei și, pe de altă parte, readucerea terenurilor în situația anterioară. OMV a formulat o cerere de intervenție în această procedură.

16 Prin sentința din 3 aprilie 2024, Tribunalul Arad (România) a respins acțiunea formulată de CNAIR ca nefondată, statuând în esență că dreptul național permite construirea unor zone de odihnă și de parcare pe terenuri proprietate privată.

17 Prin decizia din 5 noiembrie 2024, Curtea de Apel Timișoara (România) a admis acțiunea CNAIR și a anulat hotărârea din 3 aprilie 2024. Întemeindu-se pe articolul 2 alineatele (1)-(3) și pe articolul 6 alineatul (1) litera a) din OG nr. 43/1997, aceasta a considerat că spațiile de servicii aferente rețelei de autostrăzi, inclusiv spațiile de parcare securizate, fac parte integrantă din drumurile de interes național și trebuie, prin urmare, să fie construite pe terenuri care aparțin proprietății publice a statului.

18 [Astfel cum a fost îndreptat prin Ordonanța din 20 mai 2026] OMV a introdus în fața acestei instanțe, care este instanța de trimitere și se pronunță în ultimă instanță, o cerere de revizuire a deciziei din 5 noiembrie 2024, susținând că aceasta încălcase mai multe dispoziții ale Regulamentelor nr. 561/2006 și nr. 1315/2013, precum și principiul liberei prestări a serviciilor garantat de articolul 56 TFUE.

19 În ceea ce privește pretinsa încălcare a dispozițiilor Regulamentelor nr. 561/2006 și nr. 1315/2013, instanța de trimitere constată că aceste regulamente nu cuprind nicio normă referitoare la natura publică sau privată a terenurilor destinate amenajării unor spații de parcare sau de servicii aferente rețelei de autostrăzi. Aceasta are însă îndoieli cu privire la aspectul dacă dreptul Uniunii se opune unei reglementări naționale care prevede o interdicție de a construi astfel de spații pe terenuri proprietate privată și ridică, prin urmare, problema dacă articolul 8a din Regulamentul nr. 561/2006, precum și articolul 19 litera (d) și articolul 39 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul nr. 1315/2013 trebuie interpretate în sensul că recunosc un drept de edificare a spațiilor menționate pe astfel de terenuri.

20 Această instanță observă de asemenea că considerentul (6) al Regulamentului nr. 1315/2013 nu menționează drepturi care ar fi recunoscute „partenerilor din sectorul privat” în domeniul rețelelor transeuropene de transport. În plus, importanța acestor parteneri în realizarea unei rețele transeuropene de transport multimodal nu este suficientă, în opinia sa, pentru a exclude instituirea de către un stat membru a unei interdicții de edificare a unor spații de parcare sau de servicii aferente rețelei de autostrăzi pe terenuri proprietate privată.

21 [Astfel cum a fost îndreptat prin Ordonanța din 20 mai 2026] În ceea ce privește pretinsa încălcare a articolului 56 TFUE, instanța de trimitere arată că, pe de o parte, OMV este o persoană juridică română care prestează servicii pe teritoriul României și, pe de altă parte, că construirea, precum și exploatarea unor spații de parcare și de servicii pe acest teritoriu constituie o situație pur internă României, cu atât mai mult cu cât resortisanții altor state membre care ar putea fi în viitor beneficiari ai serviciilor furnizate de OMV în aceste spații nu s-ar deplasa în România pentru a beneficia de aceste servicii, accesorii tranzitului rutier. Această instanță subliniază de asemenea că interdicția de a construi astfel de spații pe terenuri proprietate privată adiacente autostrăzilor se aplică fără distincție tuturor operatorilor, indiferent de naționalitatea sau cetățenia lor sau de cea a destinatarilor serviciilor menționate și nu pare să favorizeze indirect prestatorii de servicii stabiliți în România.

22 Având în vedere, pe de o parte, caracterul definitiv al hotărârii care urmează să fie pronunțată în cauza principală, precum și, pe de altă parte, caracterul fundamental al liberei prestări a serviciilor în Uniune, complexitatea domeniului în cauză și existența unor norme specifice ale dreptului Uniunii în domeniul transportului rutier, instanța de trimitere consideră util să solicite Curții să se pronunțe cu privire la aplicabilitatea articolului 56 TFUE într-o situație precum cea din cauza principală, în care un prestator de servicii român intenționează să presteze servicii conexe transportului rutier pe autostrăzi românești unor beneficiari care pot fi resortisanți ai altor state membre.

23 În aceste condiții, Curtea de Apel Timișoara a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Dispozițiile articolului 19 litera (d), ale articolului 39 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul [nr. 1315/2013] și ale articolului 8a din [Regulamentul nr. 561/2006], precum și ansamblul reglementărilor [Uniunii] privind spațiile de odihnă și parcările securizate aferente autostrăzilor se opun unei reglementări naționale care nu permite edificarea unor astfel de parcări pe terenuri proprietate privată?

2) Prevederile [considerentului (6) al Regulamentului (UE) nr. 1315/2013] se opun unei reglementări naționale care nu permite edificarea unor astfel de parcări pe terenuri proprietate privată?

3) Prevederile articolului 56 TFUE și ansamblul reglementărilor [Uniunii] privind libera prestare a serviciilor sunt aplicabile în ipoteza în care revizuenta […] este prestator de servicii de naționalitate română, care intenționează să presteze servicii conexe transportului rutier pe autostrăzi din România unor beneficiari care pot fi resortisanți ai altor state membre [ale Uniunii]?

4) În cazul în care sunt aplicabile în speță dispozițiile articolului 56 TFUE și ansamblul reglementărilor [Uniunii] privind libera prestare a serviciilor, aceste reglementări se opun unei reglementări naționale care nu permite edificarea unor spații de servicii și prestarea unor astfel de servicii – parcări securizate aferente autostrăzilor – pe terenuri proprietate privată?”

Cu privire la întrebările preliminare

24 În temeiul articolului 99 din Regulamentul de procedură, Curtea, la propunerea judecătorului raportor și după ascultarea avocatului general, poate oricând să decidă să se pronunțe prin ordonanță motivată atunci când răspunsul la întrebările formulate cu titlu preliminar poate fi în mod clar dedus din jurisprudență sau atunci când acest răspuns nu lasă loc niciunei îndoieli rezonabile.

25 În speță trebuie să se aplice articolul 99 din Regulamentul de procedură având în vedere că, pe de o parte, răspunsul la prima și la a doua întrebare nu lasă loc niciunei îndoieli rezonabile și, pe de altă parte, răspunsul la a treia întrebare poate fi în mod clar dedus din jurisprudența Curții.

Cu privire la prima și la a doua întrebare

26 Prin intermediul primelor două întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 19 litera (d) și articolul 39 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul nr. 1315/2013 coroborate cu considerentul (6) al acestui regulament, precum și articolul 8a din Regulamentul nr. 561/2006 se opun unei reglementări naționale care interzice construirea de spații de servicii aferente rețelei de autostrăzi pe terenuri proprietate privată.

27 Trebuie amintit de la bun început că Regulamentul nr. 1315/2013 stabilește, conform articolului 1 alineatul (1) din acesta, orientări pentru crearea unei rețele transeuropene de transport care cuprinde o structură pe două niveluri, care constă într-o rețea globală și o rețea centrală stabilită pe baza rețelei globale.

28 Articolul 19 litera (d) din acest regulament, care reglementează dezvoltarea rețelei globale, impune statelor membre să acorde prioritate, în cadrul promovării proiectelor de interes comun legate de infrastructura rutieră, asigurării unui spațiu de parcare adecvat pentru utilizatorii vehiculelor comerciale, oferind condiții corespunzătoare de siguranță și securitate.

29 Articolul 39 alineatul (2) litera (c) din regulamentul menționat, cuprins în capitolul III din acesta, care privește dezvoltarea rețelei centrale, prevede înființarea pe autostrăzile din această rețea a unor zone de odihnă, la fiecare aproximativ 100 km, în conformitate cu necesitățile societății, ale pieței și cu cele privind mediul înconjurător, cu scopul, printre altele, de a oferi un spațiu de parcare corespunzător utilizatorilor de vehicule comerciale, sigur și securizat.

30 Din textul acestor dispoziții reiese că ele stabilesc obiective referitoare la înființarea unor zone de odihnă și de parcare, fără a prevedea însă cerințe cu privire la natura publică sau privată a terenurilor pe care trebuie construite aceste spații.

31 Această interpretare nu poate fi repusă în discuție de considerentul (6) al Regulamentului nr. 1315/2013, care se limitează să constate că și alte entități decât statele membre, în special „partenerii din sectorul privat”, au căpătat un rol important în ceea ce privește implementarea unei rețele transeuropene de transport multimodale și investițiile conexe. În orice caz, rezultă dintr-o jurisprudență constantă că preambulul unui act al Uniunii nu are valoare juridică obligatorie și nu poate fi invocat pentru a interpreta înseși dispozițiile actului în cauză într-un sens vădit contrar modului de redactare a acestora (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 iunie 2012, Caronna, C-7/11, EU:C:2012:396, punctul 40, și Hotărârea din 20 ianuarie 2022, Air Berlin, C-165/20, EU:C:2022:42, punctul 55).

32 În ceea ce privește, pe de altă parte, articolul 8a din Regulamentul nr. 561/2006, alineatul (1) al acestuia obligă Comisia să se asigure că informațiile privind spațiile de parcare sigure și securizate sunt ușor accesibile conducătorilor auto, precum și să publice o listă a tuturor spațiilor de parcare certificate pe un site internet oficial, actualizat periodic. Alineatul (3) al acestui articol 8a amintește că revine statelor membre, în conformitate cu articolul 39 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul nr. 1315/2013, sarcina de a încuraja crearea de spații de parcare pentru utilizatorii de vehicule comerciale.

33 La fel ca dispozițiile menționate la punctele 28 și 29 din prezenta ordonanță, trebuie să se constate că articolul 8a din Regulamentul nr. 561/2006 nu prevede nicio cerință referitoare la natura publică sau privată a terenurilor pe care trebuie să fie construite spațiile de servicii aferente rețelei de autostrăzi. În special, acesta nu impune statelor membre să autorizeze construirea unor asemenea spații pe terenuri proprietate privată.

34 Având în vedere motivele care precedă, este necesar să se răspundă la primele două întrebări că articolul 19 litera (d) și articolul 39 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul nr. 1315/2013 coroborate cu considerentul (6) al acestui regulament, precum și articolul 8a din Regulamentul nr. 561/2006 trebuie interpretate în sensul că nu se opun unei reglementări naționale care interzice construirea de spații de servicii aferente rețelei de autostrăzi pe terenuri proprietate privată.

Cu privire la a treia întrebare

35 Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 56 TFUE trebuie interpretat în sensul că se aplică unei societăți stabilite într-un stat membru împotriva căreia, întrucât a început construirea unui spațiu de servicii aferente rețelei de autostrăzi în acest stat membru, este invocată, în cadrul unei proceduri judiciare având ca obiect anularea autorizațiilor eliberate în acest scop, o reglementare națională care interzice construirea unor astfel de spații pe terenuri proprietate privată.

36 Potrivit unei jurisprudențe constante, dispozițiile Tratatului FUE în materia libertății de stabilire, a liberei prestări a serviciilor și a liberei circulații a capitalurilor nu se aplică unei situații în care toate elementele se limitează la interiorul unui singur stat membru (Hotărârea din 15 noiembrie 2016, Ullens de Schooten, C-268/15, EU:C:2016:874, punctul 47 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 2 martie 2023, Bursa Română de Mărfuri, C-394/21, EU:C:2023:146, punctul 48).

37 Într-o asemenea situație, revine instanței de trimitere sarcina să indice motivele pentru care, în pofida caracterului său pur intern, litigiul pendinte în fața sa prezintă un element de legătură cu dispozițiile dreptului Uniunii referitoare la libertățile fundamentale care face ca interpretarea preliminară solicitată să fie necesară pentru soluționarea acelui litigiu (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 noiembrie 2016, Ullens de Schooten, C-268/15, EU:C:2016:874, punctul 55, și Hotărârea din 17 octombrie 2024, FA.RO. di YK & C., C-16/23, EU:C:2024:886, punctul 40).

38 Cererea de decizie preliminară trebuie să stabilească această legătură prin elemente concrete și reale, cu excluderea unor indicii abstracte sau ipotetice. Astfel, instanța de trimitere nu poate, în contextul unei situații pur interne, să se limiteze la a prezenta elemente care permit să nu se excludă existența unei asemenea legături, ci trebuie, dimpotrivă, să furnizeze elemente obiective și concordante care să permită Curții să verifice existența acesteia (a se vedea în acest sens Hotărârea din 2 martie 2023, Bursa Română de Mărfuri, C-394/21, EU:C:2023:146, punctul 52 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 22 februarie 2024, Ente Cambiano società cooperativa per azioni, C-660/22, EU:C:2024:152, punctul 28 și jurisprudența citată).

39 [Astfel cum a fost îndreptat prin Ordonanța din 20 mai 2026] În speță, instanța de trimitere arată ea însăși că, pe de o parte, OMV este o persoană juridică română care furnizează servicii pe teritoriul României și, pe de altă parte, construirea, precum și exploatarea unor spații de servicii aferente rețelei de autostrăzi pe acest teritoriu constituie o situație pur internă României. Ea arată, pe de altă parte, că interdicția, prevăzută de legislația națională, de a construi astfel de spații pe terenuri proprietate privată se aplică fără distincție tuturor prestatorilor unor astfel de servicii, indiferent de naționalitatea sau cetățenia acestora și de cea a beneficiarilor serviciilor pe care le furnizează, și nu pare să favorizeze în mod indirect prestatorii de servicii stabiliți în România.

40 [Astfel cum a fost îndreptat prin Ordonanța din 20 mai 2026] Într-un asemenea context, care, după cum recunoaște această instanță, este pur intern statului membru în cauză, aceasta adaugă că serviciile pe care OMV are intenția să le furnizeze în spațiile în discuție în litigiul principal sunt accesorii transportului rutier pe autostrăzile române, astfel încât resortisanții altor state membre care ar putea fi beneficiari ai acestora în viitor nu ar călători în România numai pentru acest motiv.

41 Or, și în orice caz, o afirmație potrivit căreia o parte din clientela viitoare a unui prestator de servicii va proveni dintr-un alt stat membru decât cel în care el este stabilit nu este suficientă pentru a stabili existența unei situații transfrontaliere, susceptibilă să intre în domeniul de aplicare al articolului 56 TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 3 decembrie 2020, BONVER WIN, C-311/19, EU:C:2020:981, punctul 25).

42 Având în vedere motivele care precedă, este necesar să se răspundă la cea de a treia întrebare că articolul 56 TFUE trebuie interpretat în sensul că nu se aplică unei societăți stabilite într-un stat membru împotriva căreia, întrucât a început construirea unui spațiu de servicii aferent rețelei de autostrăzi în acest stat membru, este invocată, în cadrul unei proceduri judiciare având ca obiect anularea autorizațiilor eliberate în acest scop, o reglementare națională care interzice construirea unor astfel de spații pe terenuri proprietate privată.

Cu privire la a patra întrebare

43 Având în vedere răspunsul dat la a treia întrebare, nu este necesar să se răspundă la a patra întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

44 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a opta) declară:

1) Articolul 19 litera (d) și articolul 39 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 1315/2013 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 decembrie 2013 privind orientările Uniunii pentru dezvoltarea rețelei transeuropene de transport și de abrogare a Deciziei nr. 661/2010/UE coroborate cu considerentul (6) al acestui regulament, precum și articolul 8a din Regulamentul (CE) nr. 561/2006 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 martie 2006 privind armonizarea anumitor dispoziții ale legislației sociale în domeniul transporturilor rutiere, de modificare a Regulamentelor (CEE) nr. 3821/85 și (CE) nr. 2135/98 ale Consiliului și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 3820/85 al Consiliului, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) 2020/1054 al Parlamentului European și al Consiliului din 15 iulie 2020,

trebuie interpretate în sensul că

nu se opun unei reglementări naționale care interzice construirea de spații de servicii aferente rețelei de autostrăzi pe terenuri proprietate privată.

2) Articolul 56 TFUE

trebuie interpretat în sensul că

nu se aplică unei societăți stabilite într-un stat membru împotriva căreia, întrucât a început construirea unui spațiu de servicii aferent rețelei de autostrăzi în acest stat membru, este invocată, în cadrul unei proceduri judiciare având ca obiect anularea

autorizațiilor eliberate în acest scop, o reglementare națională care interzice construirea unor astfel de spații pe terenuri proprietate privată.

Luxemburg, 27 ianuarie 2026.

Grefier
A. Calot Escobar

Președinte de cameră
O. Spineanu-Matei